



Treść zapytań do treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) wraz z wyjaśnieniami i związanymi z nimi zmianami SIWZ - **ZMIANA NR 3**, zamieszczone na stronie internetowej w miejscu udostępnienia SIWZ, zgodnie z art. 38 ust. 2, 4, 4a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 907 z późn. zm.) – dalej UPZP.

w dniu 21.08.2015 r.

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: **Rozbudowa ulicy Chodkiewicza na odcinku od ul. Gdańskiej do ul. Wyszyńskiego w Bydgoszczy – etap 2 wraz z przebudową przejazdów przez torowisko tramwajowe na Rondzie Toruńskim - Nr sprawy 028.**

I. Zamawiający: Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy informuje, że Wykonawcy zwrócili się do Zamawiającego o wyjaśnienie treści SIWZ.

Zgodnie z art. 38 ust 1 pkt 1 UPZP, Zamawiający udziela następujących wyjaśnień oraz zmienia treść SIWZ:

1. Pytania – zestaw XIX, z dnia 18.08.2015 r.:

Pytanie Nr 1

Dot. Tomu 3.3.7.1 i 3.3.7.2 PBW skablowanie linii napowietrznych (+ rysunki z folderu "schemat przebudowy Enea") Proszę o określenie zakresu wyceny/sprawdzenia przedmiaru. Udostępniona dokumentacja jest niejasna.

Trudno określić gdzie zaczyna się, lub kończy praca dla ZDMiKP, a gdzie dla Operatora Enea. Jak wycenić kabel w przypadku, gdy jego połowa jest w zakresie ZDMiKP, a druga w zakresie dostawcy energii?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

W opisach Tomu 3.3.7.1 i 3.3.7.2 w punkcie V.3 jest opisana granica inwestycji.

Pytanie Nr 2

Główny folder DP_SST_Chodkiewicza_etap II - nazwany jest jako etap II. Co w przypadku gdy projekty podzielone są na dwa etapy: I (zawarty w powyższym folderze) i II? Czy wycenie podlega tylko etap II? Proszę o potwierdzenie.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Tak, zgodnie z kosztorysem ofertowym.

2. Pytania – zestaw XX, z dnia 18.08.2015 r.:

Pytanie Nr 1

Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający uzna przedstawienie referencji zgodnych z wymaganiem Zamawiającego opisanym w (Rozdział 10 pkt 2 ppkt 2) wykonanych w technologii podlewu ciągłego z żywicy poliuretanowej?



Wyjaśnienia Zamawiającego:
Zamawiający podtrzymuje zapis pkt. 10.2.2) SIWZ.

3. Pytania – zestaw XXI, z dnia 19.08.2015 r.:

Pytanie Nr 1

Dot. odpowiedzi Zamawiającego na pytanie nr 13 (zestaw VI z dnia 10.08.2015r.). Zgodnie z odpowiedzią Zamawiającego Wykonawca w ramach zadania ma wyposażyć w nadajniki radiowe **5 pojazdów szynowych** typu 805 Na. Pytający wskazuje, iż w zamiennym kosztorysie ofertowym – poz. 265 część I: Wyposażenie pociągów tramwajowych w nadajniki radiowe dwukierunkowe 2,4GHz z wykonaniem instalacji i uruchomieniem, udostępnionym przez Zamawiającego w dn. 18.08.2015r. obmiar dla w/w pozycji wynosi **34 kpl**. Prosimy o korektę kosztorysu ofertowego.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Przytoczona przez Pytającego odpowiedź Zamawiającego na pyt. nr 13 jest źle odczytana. Pytanie i odpowiedź brzmiało następująco:

W ramach zadania Wykonawca ma wyposażyć w nadajniki radiowe pojazdy tramwajowe. Prosimy o podanie typów pojazdów tramwajowych, które należy wyposażyć w nadajniki radiowe.

Odp. Należy wyposażyć wagony tramwajowe typu 805 Na. W niniejsze nadajniki radiowe jest wyposażonych 28 pojazdów szynowych typu 805Na i typu 122N PESA. Obecnie wyposaża się 5 pojazdów szynowych typu 805 Na.

Powyższe pojazdy w ilości 5 wagonów zostały przytoczone jako informacja o wykonywanym obecnie doposażeniu wagonów tramwajowych w nadajniki radiowe. Poz. nr 265 w kosztorysie ofertowym nie ulega zmianie i wynosi 34 kpl.

4. Pytania – zestaw XXII, z dnia 19.08.2015 r.:

Pytanie Nr 1

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuszcza instalację w 4 z 12 lokalizacjach tablic przystankowych jednostronnych zgodnie z treścią pkt. 5 dodatkowych założeń w dokumencie „Wydział Organizacji Transportu dot tablic LCD od TO_28.07.2015r. popr” w sekcji dokumentacji DP_SST_CHODKIEWICZA_ETAP_2?

„5. Wszystkie tablice powinny być wykonane, jako dwustronne, dopuszcza się jednak montaż tablic jednostronnych skierowanych w stronę wiaty lub słupka przystankowego w 4 lokalizacjach zgodnie z numerami tablic w projekcie tj. 4/1, 5/1, 5,2 oraz dodatkową tablicę na przystanku Chodkiewicza/Lelewela.”

Czy „dodatkowa tablica na przystanku Chodkiewicza/Lelewela” oznacza 13 lokalizację?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, iż oczekuje zainstalowania tablic podwójnych zgodnie z kosztorysem ofertowym w 12 lokalizacjach, bez dodatkowej lokalizacji tablicy na przystanku Chodkiewicza/Lelewela w kierunku Bielawy.

5. Pytania – zestaw XXIII, z dnia 19.08.2015 r.:

Pytanie Nr 1

Ad. Odpowiedź na pytanie Nr 2 (Pytania - zestaw III, z dnia 07.08.2015 r.) o treści:

Pytanie Nr 2

Branża torowa, SST (D.10.04.03 POPRAWIONA specyfikacja torowa), Proszę o potwierdzenie informacji wynikającej z pkt. 9.2 iż tory na odcinku prostym należy kotwić co 0,75 m.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zgodnie z projektem wykonawczym Torowisko rys. 4a, 4c i 4d tory na odcinku prostym należy kotwić co 1,00 m, natomiast na łukach co 0,75 cm.

Prosimy o potwierdzenie, że rozstaw kotwienia na każdym łuku (w projekcie znajdują się łuki o dużych promieniach np. 1000m, 500 m, 200 m) ma wynosić co 75 cm.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że zgodnie z dokumentacją projektową na odcinku prostym należy tor kotwić co 1,00 m a na łuku (np. 1000 m, 500m, 200m) co 0,75 m.

Pytanie Nr 2

Ad. Odpowiedź na pytanie Nr 66(Pytania – zestaw IV, z dnia 07.08.2015 r.) o treści:

Przedmiar CHODK.II- cz. I ZDMiKP , poz. 201, 202 - Prosimy o uściślenie rozstawów płaskich poprzeczek torowych. Wg. SST poprzeczki torowe powinny znajdować się co 4m na prostej i co 2 m na łuku. Natomiast wg. przekazanego przedmiaru robót co 2m.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że poprzeczki płaskie torowe na odcinku prostym mają być mocowane co 4 m a na łuku co 2 m. Opis pozycji 201 i 202 kosztorysu zostanie poprawiony.

Prosimy o potwierdzenie, że rozstaw mocowania poprzeczek na każdym łuku (w projekcie znajdują się łuki o dużych promieniach np. 1000m, 500m, 200m) ma wynosić 2m.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że na łuku (np. 1000 m, 500m, 200m) poprzeczki torowe mają być montowane co 2,0 m.

Pytanie Nr 3

Ad. Odpowiedź na pytanie Nr 21 (Pytanie – zestaw V, z dnia 07.08.2015 r.) o treści:

Prosimy o jednoznaczne wskazanie, które garaże należy rozebrać

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Garaże do rozbiórki to te, które są w kolizji z przebudowaną pętlą końcową na ul. Chodkiewicza. (projekt Wykonawczy tom II.2 Torowisko rys. 1d). Rozbiórki należy wykonać zgodnie z SST D-01.02.03. W koszty rozbiórki należy również wliczyć odtworzenie elewacji budynku i inne niezbędne prace.

Ponownie wnosimy o określenie precyzyjnego obmiaru garaży do rozbiórki ujętych w pozycjach 195 i 196.

Udzielone wyjaśnienia nie precyzują robót do wykonania. Z uwagi na kosztorysowy sposób rozliczenia zadajemy dodatkowe pytania:

- Czy na planie sytuacyjnym projekt Wykonawczy tom II.2 Torowisko rys. 1 d, oznaczone czerwoną jodełką dwa garaże to jedyne garaże do rozbiórki?
- Jeśli nie to prosimy o wyspecyfikowanie wszystkich garaży, które kryją się pod pojęciem kompletów ujętych w pozycjach 195 i 196 przedmiaru.
- Odtworzenie elewacji którego budynku należy wycenić ? Prosimy o podanie adresu.
- Co zamawiający rozumie pod pojęciem inne niezbędne prace (z treści odpowiedzi na pytanie 21) i w której pozycji należy je wycenić?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Garaże oznaczone czerwoną jodełką to nie wszystkie garaże do rozbiórki. Garaże oznaczone czerwoną jodełką to garaże betonowe (żelbetowe).

Zamawiający pragnie wskazać, że zgodnie z dokumentacją projektową (projekt Wykonawczy tom II.2 Torowisko rys. 1 d) na pętli końcowej oprócz garaży betonowych do rozbiórki są również garaże blaszane, które są w kolizji z budowaną drogą dojazdową do garaży i peronem wraz ze skarpą.

Wykonawca po rozbiórce garaży betonowych (żelbetowych) zmuszony będzie do odtworzeń elewacji budynków do których garaże te przylegają. Budynki te pokazane są na rysunku 1 d projektu Wykonawczego tom II.2 Torowisko.

Zamawiający pod pojęciem inne niezbędne prace rozumie prace, które nie są szczegółowo określone w SST D-01.02.03, ale muszą zostać zrealizowane zgodnie z ogólnie rozumianymi przepisami i prawem budowlanym przy rozbiórkach garaży i odtworzeniach elewacji oraz podłoża. Prace te należy wliczyć w pozycję 195 i 196 kosztorysu część I.

Pytanie Nr 4

Ad. Odpowiedź na pytanie Nr 50 (Pytania – zestaw V, z dnia 07.08.2015 r.) o treści:

Dotyczy cz. I CHODKIEWICZA: Zgodnie z zapisami dokumentacji technicznej dla łuków o promieniu mniejszym niż 80m należy zastosować szyny utwardzane. W kosztorysie nie istnieje pozycja, w której jest mowa o zabudowie szyn utwardzanych. Proszę o dodanie odpowiedniej pozycji, ewentualnie potwierdzenie, że szyny utwardzane należy wliczyć w koszt pozycji 201.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Pozycja kosztorysowa nie zostanie dodana przez Zamawiającego. Koszty związane z zastosowaniem szyn utwardzonych ze stali 290GHT w łukach o promieniach mniejszych niż 80m $R < 80$ m zgodnie z SST D-10.04.03 pkt 2.10.1. należy wliczyć w pozycję 201 kosztorysu CHOD cz I.

Z uwagi na kosztorysowy sposób rozliczania robót oraz znaczne różnice cenowe dla różnych konstrukcji torów, związanych zarówno z różnicą cen szyn jak również dodatkowymi robotami w łukach jak: gięcie szyn, zwiększony rozstaw mocowania, zwiększony rozstaw poprzeczek szynowych, ponownie wnosimy o podzielenie pozycji 201 na dwie: dla konstrukcji na prostych i w łukach o $R > 80$ m oraz dla konstrukcji na łukach o $R \leq 80$ m. W szczególności wynika to z rozbieżności pomiędzy obmiarem a ilością toru do wykonania wynikającą z PW (patrz pytanie Nr 52).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje odpowiedź na to pytanie.

Pozycja kosztorysowa nie zostanie dodana przez Zamawiającego. Koszty związane z zastosowaniem szyn utwardzonych ze stali 290GHT w łukach o promieniach mniejszych niż 80m $R < 80$ m zgodnie z SST D-10.04.03 pkt 2.10.1. należy wliczyć w pozycję nr 201 kosztorysu CHOD cz I.

Pytanie Nr 5

Ad. Odpowiedź na pytanie Nr11 (Pytanie – zestaw XI, z dnia 11.08.2015 r.) o treści:

Branża torowa, Ul. Chodkiewicza, poz. przedmiaru nr 2017 – płyta betonowa gr. 16 cm. Proszę o określenie ilości szczelin w betonowaniu, w ST i dokumentacji brak tej informacji?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że szczeliny dylatacyjne w podbudowie betonowej br 16 cm należy wykonać zgodnie z SST D-10.04.01

- Prosimy o określenie szerokości szczelin dylatacyjnych, które nie są określone w SST D-1004-01.
- Prosimy o potwierdzenie, że zarówno płyta podbudowy toru gr. 25 cm (poz. 200 przedmiaru) jak i płyta zabudowy toru gr. 16 cm (poz 207 przedmiaru) muszą być, muszą być zgodnie z SST D-10.04.01, na wysokość 5 cm wypełnione masą zalewową z materiału sprężystego aplikowanego na gorąco?
- Prosimy o dopuszczenie wypełnienia szczelin dylatacyjnych płytą styropianową w miejsce określonego w SST D-10.04.01 specjalnego piasku kwarcowego do 2/3 głębokości podbudowy.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że w SST D-10.04.01 określone jest, że szczeliny dylatacyjne, wyznaczające pola o proporcji boków mieszczące się w przedziale 1:1,5(tzn. że dla np. płyty betonowej szerokości 5 m szczeliny dylatacyjne należy wykonać co 7,5 m, dla innej szerokości długość ta będzie inna), na podstawie tej zależności można określić ile szczelin dylatacyjnych w podbudowach betonowych należy wykonać.

Szerokość szczelin dylatacyjnej jest uzależniona od zastosowanego deskowania, ale nie powinna być mniejsza od grubości deski około 22 mm.

Zamawiający informuje, że zarówno w płycie betonowej gr. 16cm oraz 25 cm należy zastosować 5 cm wypełnienie z masy zalewowej z materiału sprężystego aplikowanego na gorąco.

Zamawiający nie zezwala na wypełnienie szczelin dylatacyjnych płytą styropianową, wypełnienie ma zostać wykonane z piasku kwarcowego oraz z mas zalewowych z materiału sprężystego aplikowanego na gorąco.

Pytanie Nr 6

Ad. Odpowiedź na pytanie Nr 1 (Pytania – zestaw XII, z dnia 11.08.2015 r.) o treści:

W części I wzoru kosztorysu ofertowego w punkcie 6 „Sterownie rozjazdem - ul. Chodkiewicza (pętla)” w pozycji 263 określono iż należy zamontować jeden komplet napędu samoczynnego tramwajowego dwukierunkowego elektrohydraulicznego. Natomiast z projektu wykonawczego tom III.3.2 - „Sterowanie rozjazdami” wynika że na pętli należy zamontować dwa napędy najazdowe i dwa napędy zjazdowe. Prosimy o wyjaśnienie ile i jakiego typu napędów należy przyjąć w ofercie i w której pozycji kosztorysu ofertowego należy uwzględnić koszty ich dostawy i montażu ?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

W kosztorysie ofertowym CHODK.II- cz. I ZDMiKP, poz. 259, 260, 261, 262, 263, 267, 269, 270, 271, 272, 274, Zamawiający zmienił ilość jednostek na: ...

Zamawiający nie udzielił wyczerpującej odpowiedzi na zadane pytanie, dlatego zadajemy pytania pomocnicze:

- W której pozycji przedmiaru należy ująć montaż 2 szt. napędów zjazdowych (mechanicznych)?
- Jakiego typu napędy zjazdowe należy przyjąć w ofercie?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

W pozycji kosztorysowej nr 263, cz. I należy ująć montaż napędów zjazdowych. Niniejsza pozycja składa się z kompletu napędu najazdowego i zjazdowego.

Napęd mechaniczny zjazdowy musi posiadać funkcję powrotu (wybór pozycji ustalonej napędu) z kieszenią na zwrotnik. Skrzynia napędu musi być hermetyczna i spełniać minimalne wymagania:

- skok prętu nastawczego 35 do 70 mm,
- siła nastawcza od 1,5 do 4,0 kN z możliwością łatwej regulacji,
- moment przełączenia ręcznego od 150 do 290 Nm,
- zakres pracy temperaturowej od -35 stop. C. do + 70 stop. C.

Zamawiający załącza zamienną SST D.10.11.01.

Pytanie Nr 7

W TOM 3.2 PBW TOROWA (Chodkiewicza etap 2) rys. 4a do mocowania szyn zastosowano m.in. śrubę kotwiącą Ø 22 mm dł. min 210 mm i łapkę łp3, natomiast w PW Rondo Toruńskie Rys_4 Torunska_Przekroje_Konstrukcyjne-A4-25 do mocowania szyn zastosowano m.in. śrubę kotwiącą Ø 24 mm i łapkę 70x80x20 mm.

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie na lokalizacji Rondo Toruńskie rozwiązania mocowania z Chodkiewicza etap 2 lub odwrotnie?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że prace na Rondzie Toruńskiej należy realizować zgodnie z dokumentacją projektową dla Ronda Toruńskiego, a prace na ul. Chodkiewicza mają zostać realizowane zgodnie z dokumentacją projektową przygotowaną dla ul. Chodkiewicza.

Pytanie Nr 8

Z uwagi na położenie większości torów do przebudowy na lokalizacji Rondo Toruńskie w łukach o $R < 80m$, czy zapisy o zastosowaniu szyn utwardzonych ze stali 290GHT dot. Chodkiewicza etap 2 nie będą miały zastosowania?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że prace na Rondzie Toruńskiej należy realizować zgodnie z dokumentacją projektową dla Ronda Toruńskiego, a prace na ul. Chodkiewicza mają zostać realizowane zgodnie z dokumentacją projektową przygotowaną dla ul. Chodkiewicza.

Pytanie Nr 9

W SST D - 10.04.03 Roboty związane z wykonaniem nawierzchni torów tramwajowych określono wymagania dla poprzeczki torowej - wg BN- 91/9394-01/05 Elementy stalowe torów tramwajowych. Poprzeczki płaskie do szyn tramwajowych 60R2, 180W/S i szyn normalnotorowych S49. Z uwagi na to, że podane w normie BN-91-9394-01/05 wymagania dla materiału jak również dla wykonania uległy dezaktualizacji nie ma możliwości wykonania poprzeczek ściśle wg tej normy

(np. podany materiał nie jest już produkowany). Prosimy o podanie wymagań dla poprzeczek w odniesieniu do aktualnych norm materiałowych i wykonawczych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Poprzeczki należy wykonać zgodnie z obowiązującymi – aktualnymi przepisami.

Pytanie Nr 10

Wnosimy dostosowanie wszystkich zapisów Dokumentacji projektowej do wymagań ujętych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U. z 2004 r. Nr 92, poz. 881 z późn. zm.) poprzez wykreślenie zapisów dyskwalifikujących materiały, oznakowane znakiem CE lub znakiem budowlanym, lub zapisów sprzecznych z obowiązującym prawodawstwem. W szczególności:

- Wykreślenie wymogu posiadania certyfikatu na znak bezpieczeństwa, który w obecnym stanie prawnym nie jest wymagany,
- Wykreślenie wymogu lub zalecenia posiadania aprobaty technicznej w sytuacjach gdy można zastosować materiał posiadający znak CE lub znak budowlany i deklarację właściwości użytkowych;

i wykreślenie zapisów:

- Wszelkie materiały użyte przy budowie nawierzchni torowej muszą posiadać aprobaty techniczne bądź deklaracje zgodności wg PN-EN-45014:1993 (np. zapis D - 10.04.03 Roboty związane z wykonaniem nawierzchni torów tramwajowych),

- 6.7. Certyfikaty i deklaracje Kierownik Projektu może dopuścić do użycia tylko te materiały, które posiadają:

1) certyfikat na znak bezpieczeństwa, wykazujący że zapewniono zgodność z kryteriami technicznymi określonymi na podstawie Polskich Norm, aprobat technicznych oraz właściwych przepisów i dokumentów technicznych,

2.) deklarację zgodności lub certyfikat zgodności z: Polską Normą, lub aprobatą techniczną, w przypadku wyrobów, dla których nie ustanowiono Polskiej Normy, jeżeli nie są objęte certyfikacją określoną w pkt 1 i które spełniają wymogi Specyfikacji Technicznej (np. zapis D.00.00.00 Wymagania ogólne),

- 2.2. Betonowa kostka brukowa – wymagania 2.2.1. Aprobata techniczna

Warunkiem dopuszczenia do stosowania betonowej kostki brukowej w budownictwie drogowym jest posiadanie aprobaty technicznej, wydanej przez uprawnioną jednostkę (np. zapis D 05.03.23a Nawierzchnie z betonowej kostki brukowej).

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający nie dokona zmiany zapisów w dokumentacji projektowej o której mówi pytanie nr 10, jednakże wymagania dla materiałów opisanych powyżej powinny być zgodnie z zobowiązującym prawem.

Pytanie Nr 11

Wnosimy o modyfikację SST D 10.04.01 Nawierzchnie tramwajowe (Rondo Toruńskie) w zakresie zapisów działu Obmiar robót niezgodnych z jednostkami (zakresami) ujętymi w przedmiarze.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że SST 10.04.01 przedstawia szczegółowo zakres prac torowych na obszarze Ronda Toruńskiego, dla uproszczenia i wyeliminowania błędów przy opracowywaniu przedmiaru i rozliczenia prac Zamawiający dokonał scalenia pozycji kosztorysowych.

W związku z pytaniem nr 11 Zamawiający dokonał ponownego sprawdzenia SST D.10.04.01 (Rondo Toruńskie) oraz SST D.10.04.03 (ul. Chodkiewicza). Zamawiający uzupełnia SST D.10.04.03 o zapisy odnośnie rozjazdów tramwajowych w celu prawidłowej wyceny przez Wykonawców tego elementu inwestycji. Zamawiający dołącza poprawioną SST D.10.04.03.

6. Pytania – zestaw XXIV, z dnia 20.08.2015 r.:

Pytanie Nr 1

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi Zamawiającego na Pytanie Nr 5 (str 32) z dnia 18.08.2015 prosimy o dodatkowe wyjaśnienia i potwierdzenie iż „Należy wycenić również wymianę” oznacza

tak naprawdę wykonanie dodatkowego koryta gr 15 cm pod w-wę stabilizacji?. Prosimy o potwierdzenie, iż ilości robót ziemnych oraz pozycje związane z korytowaniem nie obejmują już tego zakresu.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Potwierdzamy.

Pytanie Nr 2

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi Zamawiającego na Pytanie Nr 13 (str 34): Kosztorys ofertowy dot. części IV w pozycji nr 136 Odtworzenie oznakowania poziomego opisuje 1kpl. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji projektowej na podstawie, której możliwy byłby pomiar ilości przedmiarowych.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dołączył szkic stałej organizacji ruchu na Rondzie Toruńskim (oznakowanie poziome) w celu wstępnego oszacowania kosztów odtworzenia oznakowania poziomego. Zamawiający pragnie nadmienić, że dołączonego szkicu nie należy traktować dosłownie, gdyż zakres odtworzenia uzależniony będzie od zakresu prac i może ulec zwiększeniu. Ponadto przed przystąpieniem do odtworzeń Wykonawca zobowiązany będzie ostateczny zakres uzgodnić z Wydziałem Inżynierii Ruchu ZDMiKP. Zamawiający udostępnia szkic stałej organizacji ruchu na Rondzie Toruńskim (oznakowanie poziome) w wersji pdf. wraz z odpowiedziami. Dokumenty zawarty jest w katalogu „DP+SST – uzupełnienie Nr 2”

Prosimy o zmianę jednostki wyceny z 1 kpl na m2 oznakowania. Prośba podyktowana jest faktem, iż zakres odtworzenia oznakowania poziomego nie jest znany: „załączonego pliku nie należy traktować dosłownie” i „może ulec zwiększeniu”. Oferty w tym zakresie mogą być nie porównywalne. Nie wiadomo co należy uwzględnić w wycenie.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje jednostkę obmiarową. W cenę należy ująć jedynie odtworzenie oznakowania poziomego na obszarze objętym przebudową.

Pytanie Nr 3

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi Zamawiającego na Pytanie Nr 16 (str 34):

Zgodnie ze szczegółem przekrój przez ul. Chodkiewicza rys. 4.3 i rys 4.2 branża drogowa (projekt wykonawczy) należy wykonać warstwę betonu asfaltowego drobnoziarnistego 0/0,8mm gr. 3cm wibrowaną (niewałowaną), natomiast załączona SST „D.05.03.05.b (w._cieralna wg EN 2011) _cie_ka” opisuje tylko warstwę ścieralną na ścieżkach rowerowych. Prosimy o uzupełnienie SST.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że mieszanka mineralno-bitumiczna (AC8S) podana w SST D-05.03.05b, która zgodnie z SST ma zostać ułożona na ścieżkach rowerowych ma również zostać ułożona pod płytą betonową torowiska tramwajowego. Warstwa ta pełni rolę warstwy wyrównawczej, na której ma zostać ułożona zbrojona podbudowa betonowa torowiska tramwajowego.

Prosimy o wyjaśnienie, gdyż w kosztorysie ofertowym jest tylko 1 pozycja uwzględniająca wykonanie AC 8S gr 4 cm o ilości równej powierzchni ścieżek rowerowych, nie ma natomiast opisanej w powyższym zapytaniu warstwy AC 8 S gr 3 cm, na której ma zostać ułożona zbrojona podbudowa betonowa torowiska tramwajowego. Ponadto wskutek zmiany opisu pozycji nr 206 z dnia 14.08.2015 zostały natomiast znacznie zawyżone ilości SMA gr 4 cm.

Prosimy o korektę kosztorysu i uwzględnienie brakującej warstwy AC 8 S gr 3 w pozycji 206 zamiast SMA 4 cm, która zawyża wycenę oraz uzupełnienie SST o brakujące dane dotyczące wykonania i przewidywanego stopnia zagęszczenia tej wibrowanej i niewałowanej warstwy. SST D- 05.03.05b nie opisuje takiej warstwy.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający dokonał korekty kosztorysu pozycja nr 206 cz. I. z:

SST D.05.03.13a „Nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowych - warstwa ścieralna asfaltowa SMA - grubość po zagęszczeniu 4 cm”

Na:

SST D.05.03.05b „Nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowych - warstwa ścieralna AC8S – grubość 3 cm (warstwa wibrowana niewałowana)”.
Zamawiający nie dokonuje zmian w SST D-05.03.05b. Warstwę znajdującą się bezpośrednio pod płytą betonową torowiska należy wykonać w taki sposób, aby ułożona warstwa była spójna i gładka, zgodnie z SST D-05.03.05b.

Pytanie Nr 4

Prosimy o dodatkowe wydłużenie terminu składania ofert, który umożliwi przygotowanie rzetelnej wyceny. Prośbę swą motywujemy następującymi czynnikami:

- Została przez Zamawiającego udzielona duża ilość odpowiedzi, których wynikiem są zmiany i uzupełnienia w dokumentacji, które należy uwzględnić w wycenie
- Część odpowiedzi na pytania jest niepełna i niejasna.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Z uwagi na pytania Wykonawców i udzielone odpowiedzi, Zamawiający przesuwając termin składania ofert, aby zapewnić możliwość rzetelnej wyceny ofert.

7. Pytania – zestaw XXV, z dnia 20.08.2015 r.:

Pytanie Nr 1

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi Zamawiającego na Pytanie Nr 21 (str 35) z dnia 18.08.2015

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Zamawiający zakłada w przypadku wystąpienia złych warunków gruntowych zmianę konstrukcji, uwzględniając wykonanie warstwy podbudowy wg poz. koszt. nr 40 cz. I.

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez złe warunki gruntowe.

Prosimy o podanie konkretnych parametrów np. nośności świadczących o konieczności zastosowania warstwy z chudego betonu.

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Przez złe warunki gruntowe należy rozumieć grunty zaliczane do kategorii G3 i G4. Dokładne określenie warunków gruntowych nastąpi na etapie realizacji inwestycji w terenie.

8. Pytania – zestaw XXVI, z dnia 20.08.2015 r.:

Pytanie Nr 1

W nawiązaniu do wyjaśnień udostępnionych w dniu 18.08.2015 r. prosimy o wyjaśnienie, w której pozycji kosztorysowej należy ująć warstwę wyrównawczą z AC8S, o której mowa w pytaniu nr 16 z zestawu pytań VIII (z dnia 10.08.2015)?

Wyjaśnienia Zamawiającego:

Warstwę wyrównawczą AC8S grub. 3cm należy wycenić w pozycji nr 206 cz.I.

Zamawiający dokonał korekty kosztorysu pozycja 206 cz. I. z:

SST D.05.03.13a „Nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowych - warstwa ścieralna asfaltowa SMA - grubość po zagęszczeniu 4 cm”

Na:

SST D.05.03.05b „Nawierzchnia z mieszanek mineralno-bitumicznych grysowych - warstwa ścieralna AC8S – grubość 3 cm (warstwa wibrowana niewałowana)”.

- II. Zgodnie z art. 38 ust. 4 UPZP, w związku z udzielonymi wyjaśnieniami i wprowadzonymi zmianami zawartymi w Zmianie Nr 2 treści SIWZ z dnia 18.08.2015 oraz udzielonymi wyjaśnieniami i zmianami, Zamawiający zmienia treść SIWZ w zakresie:

1. W miejsce dotychczasowego wzór kosztorysu ofertowego, zawierającego przedmiar robót, stanowiącego załącznik Nr 4 do SIWZ, wprowadza WZÓR KOSZTORYSU OFERTOWEGO ZAMIENNY 2;
W kosztorysie uległa zmianie tylko jedna pozycja koszt. 206 cz. I – to co zmienione zaznaczone jest na zielono.
Wprowadzone pierwsze zmiany pozostają zaznaczone na żółto.

2. W miejsce dotychczasowej SST D-10.04.03, stanowiącej załącznik do SIWZ, wprowadza nową treść SST – D-10.04.03 – roboty związane z wykonaniem nawierzchni torów tramwajowych.
W miejsce dotychczasowej SST D-10.11.01 Trakcja Tramwajowa, Sterowanie rozjazdami stanowiącej załącznik do SIWZ, wprowadza nową treść SST D-10.11.01 Trakcja Tramwajowa, Sterowanie rozjazdami.
Dokumenty zawarte są w katalogu „SIWZ – uzupełnienie Nr 3”.

III. W wyniku wprowadzonych zmian treści SIWZ i ogłoszenia o zamówieniu, Zamawiający, na podstawie art. 12a ust. 2 UPZP, **przedłuża termin składnia ofert do dnia 26 sierpnia 2015 r. godz. 10:45** i zmienia odpowiednie zapisy SIWZ:

1. w pkt 16.18. SIWZ

Zapis: „Nie otwierać przed dniem **25.08.2015 r. godz. 11:00**” otrzymuje brzmienie:
*„Nie otwierać przed dniem **26.08.2015 r. godz. 11:30.**”*

2. w pkt 17.2. SIWZ

Zapis: „Termin składania ofert upływa w dniu **25.08.2015 r. o godz. 10:45**” otrzymuje brzmienie:
*„Termin składania ofert upływa w dniu **26.08.2015 r. o godz. 10:45.**”*

3. w pkt 17.6 SIWZ

Zapis: „Termin otwarcia ofert: w dniu **25.08.2015 r. godz. 11:00**” otrzymuje brzmienie:
*„Termin otwarcia ofert: w dniu **26.08.2015 r. godz. 11:30.**”*

IV. Wyjaśnienia i związane z nimi zmiany treści SIWZ oraz nowy termin składania ofert, stają się obowiązujące dla wszystkich uczestników postępowania z dniem ich zamieszczenia na stronie internetowej Zamawiającego w miejscu udostępnienia przedmiotowej SIWZ.

p.o. Zastępcy Dyrektora
ds. Inwestycji Drogowych
21. SIE. 2015 *Maciej Gust*
.....
(data i podpis osoby upoważnionej
ze Strony ZDMiKP)

